

Erläuterungen zur Vorplanung

1. ALLGEMEINES

1.1. PLANERISCHE BESCHREIBUNG

Die Gemeinde Barleben beabsichtigt, den Helldamm, im Norden vor der Bahn und westlich vom Breiteweg, auszubauen.

Der Helldamm mündet in die Meitzendorfer Straße ein und erstreckt sich im Ausbaubereich auf eine Länge von ca. 305 m in nördliche Richtung. Aufgrund der Begrenzung durch die Gleisanlage der Deutschen Bahn AG bildet der Helldamm von je her eine Sackgasse.

Neben der überwiegend dörflichen anliegenden Wohnbebauung stellt der Helldamm die verkehrliche Zuwegung des Gartenvereins „Am Helldamm“ dar.

Aufgrund der schlechten baulichen Zustände der Straße sind der bedarfsgerechte grundhafte Ausbau der Fahrbahn und Nebenanlagen erforderlich. Mit dem regelkonformen, grundhaften Ausbau der Verkehrsanlage soll die Erschließung der Anlieger verbessert werden. Ziel ist es, den ländlich geprägten Raum der Gemeinde Barleben dauerhaft zu sichern, und somit die Lebens- und Arbeitsräume zu erhalten bzw. eine weitere Entwicklung zu ermöglichen.

1.2 NOTWENDIGKEIT DER BAUMABNAHME

1.2.1 STRAßENBAULICHE BESCHREIBUNG / VORHANDENER ZUSTAND

Der derzeitige Bestand des öffentlichen Verkehrsraumes ist zweigeteilt. Bei den ersten 100 m (beginnend am Einmündungsbereich der Meitzendorfer Str. bis ca. zum Beginn des Gartenvereins) weist der Helldamm einen relativ strukturierten Verkehrsraum auf. Die Fahrbahn, befestigt durch einen Bitumenbelag, ist beidseitig durch eine Hochbordanlage von den Seitenbereichen (Gehweg, Grundstückszufahrten und Grünflächen) getrennt. Eine Entwässerung (Gosse und Straßenabläufe) ist auch zu erkennen.

Der folgende Abschnitt, ca. 200 m bis hin zur Bahn, ist fast auf die gesamte Verkehrsraumbreite mit einer Schotterdecke überzogen.

1.2.2. SONSTIGE FREIFLÄCHEN

Bis auf eine direkt im Einmündungsbereich der Meitzendorfer Straße befindliche bepflanzte Grünfläche ist der Helldamm durch weitere strukturierte Grünflächen nicht gekennzeichnet. Dieser Umstand scheint nicht ganz so tragisch, da die Einsäumung des öffentlichen Verkehrsraumes durch die Begrünung der privaten Grundstücke / Gartenanlage des Vereins durchaus in den Vordergrund tritt.

1.2.3. BELEUCHTUNG

Die derzeitige Straßenbeleuchtung ist an den Masten der E-on avacon befestigt und entspricht in keiner Weise den technischen Erfordernissen.

1.2.4 GRUNDERWERB

Derzeit stellt der Helldamm eine Sackgasse ohne Wendemöglichkeit für LKWs dar. Für die Umsetzung eines Wendehammers ergibt sich die Notwendigkeit zum Grunderwerb.

1.2.5 ANLAGEN ANDERER VERSORGUNGSTRÄGER / TÖB`S

Es ist mit Anlagen der Energie- und Gasversorgung, von Telekommunikations-einrichtungen sowie Wasser- und Abwasseranlagen zu rechnen. Die Ver- und Entsorger wurden um die Herreichung der Bestände gebeten. Diese werden bei der weiteren Planung Berücksichtigung finden.

2. STRAßENBAUPLANUNG

Der grundhafte Ausbau des Helldammes erfolgt, wie bereits erwähnt, zwischen der Bahnanlage und der Meitzendorfer Str. auf einer Länge von ca. 305 m. In Anlehnung an die Empfehlung für die Anlagen von Erschließungsanlagen (EAE) und entsprechend der verfügbaren Verkehrsraumbreite soll die Fahrbahn in einer Breite von 4,75 m ausgebaut werden. Damit ist bei verminderter Geschwindigkeit der Begegnungsfall PKW/ LKW möglich. Der einseitig geplante 1,80 m breite Gehweg kann entsprechend der Trassierung der Fahrbahn und der westlich angrenzender Grundstücke komplett mit durchgezogen werden. Es ist jedoch auch möglich, aufgrund der „dünnen“ Anbebauung im nördlichen Bereich (ab Gartenverein) auf diesen zu verzichten. Durch Parktaschen und straßenbegleitendes Grün ist das Baufeld zu komplettieren.

Im Vorfeld wurde erwähnt, dass der Helldamm über keinerlei Wendemöglichkeit für LKWs verfügt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Grunderwerbsmöglichkeiten für eine Wendeanlage Typ 3 wurden 3 verschiedene Varianten untersucht, da derzeit die Aussage zum Grunderwerb noch aussteht.

Wendeanlage Typ 3 Wendehammer für LKWs bis 10 m Länge (3-achsiges Müllfahrzeug, LKW 22,0 t) mit Wendekreis für PKWs

Möglichkeit Nr.1: Platzierung vor der Bahnanlage westlich

Möglichkeit Nr.2: Platzierung vor der Bahnanlage östlich

Möglichkeit Nr. 3

Sollten beide Varianten ausscheiden, wäre die Anordnung der Wendeanlage im Bereich des Gartenvereins (Grundstück der Gemeinde) möglich. Dies stellt jedoch keine zufriedenstellende Lösung dar, da letztendlich der hintere Bereich des Helldammes (ca. 225 m) damit nachwievordurch LKWs nicht zu erreichen wäre bzw. nur durch umständliches Rangieren und Rückwärtsfahren.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass mit dem Straßenausbau die Regulierung der Einfriedung eines Teilstückes der Gartenanlage erfolgen wird, da sich derzeit die Zaunanlage im öffentlichen Verkehrsraum befindet.

2.1 STRAßENBAU

2.1.1 IM GRUND UND AUFRISS

Maßgebend für die neuen Trassierungsparameter ist die zur Verfügung stehende Verkehrsraumbreite.

Grundriss

Davon ausgehend, dass die Anbindung überwiegend für PKW Verkehr, jedoch teilgenutzt für Lieferverkehr (geringfügig) fungieren muss, erfolgte die Einstufung vergleichsweise entsprechend EAE in Anliegerstraße Typ 2, mit einer Fahrbahnbreite von 4,75 m, für Zweirichtungsverkehr einschl. Ausweisung „Geschwindigkeitsreduziert“.

Mit der genannten Komplettierung der Seitenbereiche (Gehweg/ Parktaschen/ Begrünung) ergibt sich folgendes Gesamtbild:

- Fahrbahnbreite 4,75 m / möglicher Begegnungsfall bei <30 Km/h PKW/ LKW
- Zulässigkeit des Verkehrsraumes für PKW und Lieferverkehr, Müllfahrzeuge
- Breite der Versiegelung (Fahrbahn, Parkflächen, Gehweg) 6,55 m bis 13,00 m
- einseitiger, 1,80 m breiter Gehweg
- verbleibende 0,5 bis ca. 4,0 m breite Grünflächen mit der Möglichkeit der Bepflanzung

Aufriss

Die Gradiente orientiert sich am Bestand sowie an bestehenden Zwangspunkten, wie der Anschluss an die Meitzendorfer Straße und notwendigen Grundstücksanbindungen.

2.1.2 BEMESSUNG DES OBERBAUES

Die Bemessung des Oberbaues erfolgt auf der Grundlage der „Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen RStO 01 sowie die ZTVE - StB und ZTVT - StB. Nach RStO 01 und unter Berücksichtigung des derzeit noch eingeschätzten Baugrundes werden die Fahrbahn und Parktaschen der Bauklasse V zugeordnet. Damit ergibt sich eine Gesamtausbaustärke des frostsicheren Oberbaues von 60 cm.

Bauweisen

Ausgehend von einem Verformungsmodul von größer/ gleich 45 MN/m² auf dem Planum wurden nach RStO 01 folgende Bauweisen festgelegt:

Variante 1

Fahrbahn

4 cm	Asphaltbeton 0/8 B70/100
10 cm	Asphalttragschicht 0/32 CS
15 cm	Schottertragschicht 0/32 B1
<u>31cm</u>	Frostschuttschicht 0/45 B2
60 cm	

Variante 2

Fahrbahn

8 cm	Betonverbundsteinpflaster - grau
3 cm	Bettung Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5
15 cm	Schottertragschicht 0/32 B1
<u>24cm</u>	Frostschuttschicht 0/45 B2
60 cm	

Parkstände/ Grundstücksüberfahrten

8 cm	Betonsteinpflaster - anthrazit
3 cm	Bettung Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5
15 cm	Schottertragschicht 0/32 B1
<u>24cm</u>	Frostschuttschicht 0/45 B2
60 cm	

Gehweg

8 cm	Betonsteinpflaster- mit Farbzusatz (z.B. herbstlaub)
3 cm	Bettung Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5
15 cm	Schottertragschicht 0/32 B1
<u>14 cm</u>	Frostschuttschicht 0/45 B2
40 cm	

2.1.3 OBERFLÄCHENENTWÄSSERUNG

Für die Aufnahme der Oberflächenentwässerung aus dem Verkehrsraum und anliegender privater Grundstücke wird derzeit durch den WWAZ ein Regenwasserkanal geplant. Der Regenwassereintrag erfolgt über Straßenabläufe und entsprechenden Anschlussleitungen.

3. BELEUCHTUNG

Im Zuge der Baumaßnahme ist die Straßenbeleuchtung komplett, d.h. Maste einschließlich Leuchten und Erdverkabelung als separates System, herzustellen.

Für die neue Beleuchtungsanlage werden folgende Vorgaben aufgestellt:

Variante 1

Typ: Leuchtsystem der Fa. Leipziger Leuchten GmbH/ NADJA 1

Bestückung: 1x HCI- E 70 W

Variante 2 (Beispiel)

Typ: Leuchtsystem der Fa. Leipziger Leuchten GmbH/ Henning I LED

Bestückung: 1x 28 W LED

Mast: feuerverzinkter Stahl, zylindrisch abgesetzt

Farbe: moosgrün

Lichtpunkthöhe: 5,0 m

Lichtpunktstand: i. M. 30 m

Mastgründung: Kunststoffrohr DN 300

4. LANDSCHAFTSPFLERISCHE GESTALTUNG

Abbruchflächen sowie durch Baustellenverkehr beeinträchtigte Flächen sind so herzurichten, daß eine Begrünung möglich ist.

Der vorhandene Oberboden, als belebte Bodenzone, ist diesbezüglich als unbrauchbar zu werten und daher abzutransportieren. Das Liefern und Einbauen von Oberboden in einer Stärke von 30 cm wird erforderlich. Der zur verfügungstehende unbefestigte Bereich kann mit Bäumen (kleinkronig) und bodendeckenden Gehölzen bepflanzt werden.

5. BESCHILDERUNG

Mit der Ausführungsplanung und nach Erhalt der Verkehrsrechtlichen Anordnung (VKZ) durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde wird der Markierungs- und Beschilderungsplan erarbeitet.

Generell sind folgende Materialien zum Einsatz zu bringen:

Rohrpfosten neu

- Rohrpfostenkopf wasserdicht verschlossen
- Rohr aus Stahl feuerverzinkt, Außendurchmesser 60 mm, Wanddicke 2,9 mm
- Pfosten mit Bodenhülse nach Wahl des AN

Schilder neu Größe 2

- voll retroflektierend mit Folientyp I DIN 6171
- aus Aluminium, 2 mm dick
- Befestigung nach Wahl des AN, jedoch Material feuerverzinkt bzw. korrosionsbeständig

6. LEERROHRTRASSE

Entsprechend der Zielplanung zum Intranet der Gemeinde Barleben ist ein zweizügiges Leerrohrsystem vorgesehen.

Zur Beschlussvorlage

Nachfolgend genannte Varianten stehen mit der Beschlussvorlage im Ortschaftsrat zur Entscheidung an:

Fahrbahnbefestigung	Asphalt oder Betonverbundsteinpflaster – grau-
Gehwegführung (einseitig)	durchgehend bis zur Bahnanlage oder nur bis zur Gartenanlage
Beleuchtung	Natriumdampfleuchtmittel oder LED Leuchtmittel
Bäume	kleinkronig (Sorte/Art)
Unterpflanzung	bodendeckende Bepflanzung oder generelle Andeckung mit einer Rasenansaat
Anordnung von Längsparkstellflächen vor den Gebäuden 3,4a bis d	ja oder nein

Meitzendorf
Tiefbau- Ingenieurbüro C. Studte